IL TEMPO 16 aprile 1950

I primi dischi volanti costruiti dai tedeschi

Cinque esemplari della nuova arma segreta sarebbero stati nascosti da militari in un'isola dell'Antartide

Perugia, 15 aprile.

(T. M.). — Un sensazionale racconto è stato fatto ad un amico perugino, il dottor Corrado Sassi, dall'ex-capitano della Luftwaffe, Hans Kosinski di 32 anni, da Amburgo. Il Kosinski, che per tutta la guerra navigò come ufficiale osservatore e si distinse in parecchie azioni sul cielo di Biserta e di Orano, fu per circa un anno anche in Italia. Nel 1949, iscrittosi alla nostra Università per Stranieri, il Kosinski dimorò a Perugia, ove ebbe una certa notorietà per i suoi esperimenti di grafologia applicata.

L'ex-aviatore tedesco ha dichiarato essere a sua conoscenza che fin dal 1942 i servizi tecnici della Wermacht avevano fatto grandi passi nel settore dei carburanti e delle telearmi. Sottoponendo a procedimenti chimici varie sostanze, tra cui il carbone fossile, gli scienziati avevano prodotto un carburante di straordinaria potenza: da una tonnellata di carbone ne veniva ricavato un quarto di litro, che aveva lo stesso rendimento di 50 litri di benzina. Tale carburante fu adoperato per il motore di un nuovo apparecchio che riuniva in se i requisiti dell'aereo e dell'elicottero, ma il primo esperimento non ebbe esito positivo, in quanto la lega metallica del motore non resistette alla altissima temperatura sviluppata dalla combustione. Solo nel 1944 il primo apparecchio, di forma circolare, potè volare, con una autonomia mai raggiunta da altri velivoli, e con la possibilità di elevarsi verticalmente a velocità ipersonica.

Furono costruiti 5 esemplari, di cui Hitler vietò l'uso, ordinandone l'occultamento, poichè già le armate russe avanzavano nel cuore della Germania. I 5 apparecchi, smontati, furono imbarcati su sommergibili giganti già adibiti al rifornimento delle navi corsare, e trasferiti in una base segreta, in una isola dell'Antartide, che si ritiene essere l'Isola della Regina Maud. Questo è quanto, nell'ultimo scorso della guerra, veniva diffuso in Germania dalla radio di Goebbels, secondo le dichiarazioni dell'ex-capitano dottor Kosinski. Ad Anversa furono trovati dagli occupanti i depositi di centinaia di V1 e V2 e probabilmente, se l'invasione fosse stata anticipata di qualche settimana, sarebbero stati rinvenuti anche i primi 5 esemplari di dischi volanti.

Il Kosinski ha lasciato Perugia nello scorso mese, per arruolarsi nella Legione Straniera francese.

[PUBBLI]CATA UNA STORIA SEGRETA DEGLI ORDIGNI VOLANTI

Un disco volante fu sperimentato nel 1945 da uno scienziato tedesco

Molti affermano che i "fenomeni interplanetari" sono di origine terrestre - Oltre ai "sigari" e ai "piatti" anche "uova" e "pulci"

Molti giornali cominciano a propendere, nella grande polemica dei dischi volanti, per la tesi dell'origine terrestre dei misteriosi ordigni.

«La soluzione del mistero dei dischi volanti si trova nelle mani di un ristrettissimo numero di uomini — scrive un autorevole settimanale svizzero — che hanno vinto la forza di gravità e del rapporto delle masse nel campo della velocità. I dischi volanti sono costruiti da esseri umani "terrestri".

Dal canto suo la «Rivista Aeronàutica», del Centro Cul[...]urale dell'Aeronautica italiano [...] scritto:

«E' ammissibile considerare i [...]detti dischi volanti, quali [...]mobili di nuovo tipo e di [...]tteristiche nettamente di[...]rse (superiori) a quelle degli altri aeromobili esistenti.

Tutte e due le riviste portano a sostegno delle loro ipotesi una serie di fatti abbastanza significativi. «Un brevetto di disco volante sembra sia stato registrato a Parigi fin dal 1932», afferma la rivista svizzera.

«Fu però solo verso la fine del 1944 che si estese il principio della propulsione discoidale anche al volo normale: un Disco in versione «caccia», ultimato nell'aprile 1945, venne immediatamente sperimentato in combattimento con lusinghiero successo», fa notare la Rivista Aeronautica.

Dai dati e dagli episodi riportati e dati per veri dalle due riviste è possibile fare qui una specie di storia segreta del disco volante. Naturalmente lasciamo ogni responsabilità alle fonti sucitate.

Estate 1939. Un disco vola per la prima volta (a una velocità minore di quella di un aereo normale, però) nel cielo di Poitiers, in Francia. Suo costruttore pare sia stato l'ingegnere Coanda, del Genio Marittimo Francese, inventore, in epoca più vicina, dell'aereo a reazione e dell'aereo con le ali delta.

Novembre 1944. Una notizia di origine sconosciuta viene ripresa da parecchi giornali; si disse che l'aviazione tedesca aveva sperimentato in combattimento un apparecchio velocissimo a forma discoidale.

Febbraio 1946. Una notizia radio di fonte inglese afferma che nel villaggio di Turleigh è stato organizzato un centro Aeronautico per la costruzione di apparecchi che «potranno raggiungere almeno i 2.400 chilometri orari».

Giugno 1947. A un certo Arnold Kenneth, che volava con il suo areo privato nel cielo di Cheallis (Stato di Washington) tocca l'onore di avvistare per primo dei dischi volanti. Dichiarò di averne visti nove. «Volavano in formazione», disse appena mise piede a terra, e svenne.

Da allora i dischi volanti si sono moltiplicati: centinaia e centinaia sono i terricoli che affermano di averli visti. Aumentano contemporaneamente le notizie ufficiose sulla costruzione dei misteriosi ordigni.

Il settimanale svizzero rivela inoltre che nel Canadà un certo ingegner John Frost ha costruito un disco volante, chiamandolo Mantide volante, *il quale avrebbe raggiunto la velocità di 2300 chilometri. Inoltre lo stesso Frost, starebbe costruendo, in una officina di Toronto, un altro ordigno capace di raggiungere i 5.000 chilometri, che avrebbe chiamato* Pulce volante. *In Germania, invece, il professor Burkard Heim, dell'Università di Gotting avrebbe invece realizzato un apparecchio dal nome altrettanto strano: l'*uovo *volante.*

Per costruire l'uovo il professor Heim ha dovuto superare enormi difficoltà. Egli è infatti cieco e senza braccia, in seguito all'esplosione di un ordigno che stava sperimentando nel suo laboratorio. Lo scienziato ha dichiarato che il suo apparecchio è un elissoide rotante alto circa 30 metri. Tale apparecchio non sfrutta nessuna forma di energia finora nota.

Le nazioni in primo piano in questa gara del volo rotatorio sarebbero gli Stati Uniti, l'URSS e l'Inghilterra. Tali nazioni avrebbero realizzato potentissimi dischi volanti sulle basi di un disco volante sperimentato il 14 febbraio 1945 a Praga dall'ingegnere tedesco Miethe. Tale ordigno — del quale sarebbe confermata l'esistenza attraverso documenti negli archivi segreti dell'esercito germanico — era di forma rotonda, del diametro di 42 metri. Esso salì 12.400 metri di quota in tre minuti, alla velocità di 2.300 km. orari. Lo ordigno dell'ing. Miethe di Praga sarebbe stato preso dallo esercito sovietico. L'ingegnere Miethe seguì i sovietici a Mosca, dove si trattenne diversi anni.

Uova, sigari, mezzi sigari, mantide, pulci *volanti. Francamente si comincia a esagerare.*

Intanto, mentre quelli che presumono di saperne di più, si accapigliano in accese polemiche, quelli che non sanno niente, gli uomini della strada, continuano a vedere gli strani fenomeni sul cielo di casa loro. Ecco il comunicato odierno dal fronte dei dischi volanti: Ieri circa una cinquantina di persone hanno avvistato sul cielo di Sciacca intensi bagliori rossastri, provenienti da una sorgente luminosa di forma rotonda. Dopo qualche attimo i bagliori hanno cambiato tonalità, sono diventati gialli e molto più luminosi, mentre lo insieme della strana cosa assumeva lentamente forma elicoidale sempre più affusolata

Due corpi rotondi, di colore argenteo sono stati avvistati questo pomeriggio nel sobborgo di Vialba a Milano, all'altezza di tre o quattro mila metri, da una sessantina di persone.

Una donna di Bucine (Arezzo) ha sporto denuncia al locale commissariato di P. S. dichiarando di essere stata fermata, in aperta campagna, da due individui molti piccoli che indossavano degli scafandri, spariti subito dopo all'interno di un disco volante.

3/11/1954

AVANTI!

NAZIONE SERA 19/11/1954

PARLA L'INGEGNERE TEDESCO KLEIN

«Nel '44 ho visto sperimentare un disco volante»

Il tecnico germanico narra di avere assistito agli esperimenti di Praga, nel corso dei quali un congegno salì a 12.000 metri in tre minuti

GINEVRA, 19.

L'ingegner Klein, ex membro del ministero dell'aria del terzo Reich, che lavorò agli ordini di Speer e che era pertanto a conoscenza delle armi segrete tedesche, ha dichiarato ad un corrispondente del giornale *Tages Anzeiger* a Zurigo che secondo il suo avviso i dischi volanti sono una realtà.

Klein è stato intervistato a Zurigo ed ha dichiarato di soggiornare in Svizzera poichè intende presentare, tra l'altro, «un modello ridotto di disco volante azionato da energia elettrica. Quando avrò riunito i fondi necessari ho intenzione di costruire un prototipo che potrà permettere di accogliere a bordo due o tre persone».

Rispondendo alle domande del giornalista, Klein ha dichiarato che la velocità ascensionale del modello di disco volante provato a Praga nel 1944 (prova alla quale ha assistito lo stesso Klein) era di 12.400 metri in tre minuti. I lavori di questo modello erano stati iniziati nel 1942 ed i voli di prova incominciarono due anni dopo.

Ecco il testo delle domande e delle risposte fornite da Klein al giornalista svizzero:

«Può confermare, ingegnere, che un disco senza pilota e teleguidato ha volato all'epoca delle prove di Praga da Stettino a Spitzbergen, dove andò a fracassarsi al suolo?»

E' vero. Si trattava di un modello, in prova fabbricato nei laboratori segreti di Peenemunde.

«Come si è giunti a supporre che un disco volante possa raggiungere una velocità più elevata di un aereo e perchè non si è cercato invece di dare agli aerei una maggiore velocità?».

— Questo è il punto fondamentale del problema. Se si lancia un disco per aria, questo vola utilizzando la stessa forza di lancio molto più lontano di una palla. Degli aerei a carlinga sono inutilizzabili ad una grande velocità, perchè nelle virate la carlinga si distaccherebbe. Invece un disco è, dal punto di vista statico, composto in modo uguale da tutte le parti. Il disco volante, che ha un diametro di 18 metri, è diviso in stretti segmenti alati. E' spinto da parecchi tubi a reazione, il che lo fa ruotare attorno ad una cabina munita di una cupola posta al centro.

«Come è possibile dirigere un tale disco?».

— Se si vuole cabrare si cambia di qualche grado i segmenti alati e l'insieme si innalza come un elicottero. Per volare orizzontalmente ad una certa altezza, si abbassano le ali dei segmenti, che formano allora un disco. Questo è in seguito messo in movimento da due grandi aggregati a reazione la cui velocità è regolata in funzione della quantità di benzina utilizzata. Contrariamente agli aerei normali, questi dischi volanti non sono diretti da timoni di direzione, ma unicamente dal cambiamento di direzione degli aggregati a reazione».

«E' vero che esistono oggi differenti sistemi di costruzione per dischi volanti?».

Oggi se ne utilizzano due, che si distinguono principalmente dal diametro del disco. Gli uni hanno un diametro di 18 metri e gli altri un diametro di 42. Questo spiega le osservazioni nel cielo di piccoli e grandi dischi volanti. E' un errore credere che tutti coloro che pretendono di avere visto dei dischi volanti siano dei visionari. I dischi di 42 metri di diametro posseggono dodici aggregati a reazione, mentre i piccoli ne hanno solo cinque.

«Si è inteso dire che questi dischi possono immobilizzarsi nello spazio e parecchi osservatori affermano che questi dischi hanno cambiato di direzione in un sol colpo».

Per restare immobili nello spazio occorre, per i grandi dischi, abbassare gli aggregati a reazione alla verticale e regolare la forza di propulsione in modo tale da essere sufficiente unicamente per impedire la caduta. I dischi inviano scie di fiamme.

«Ci si può spiegare perchè il disco volante non viene rovesciato sui fianchi dalla resistenza dell'aria?».

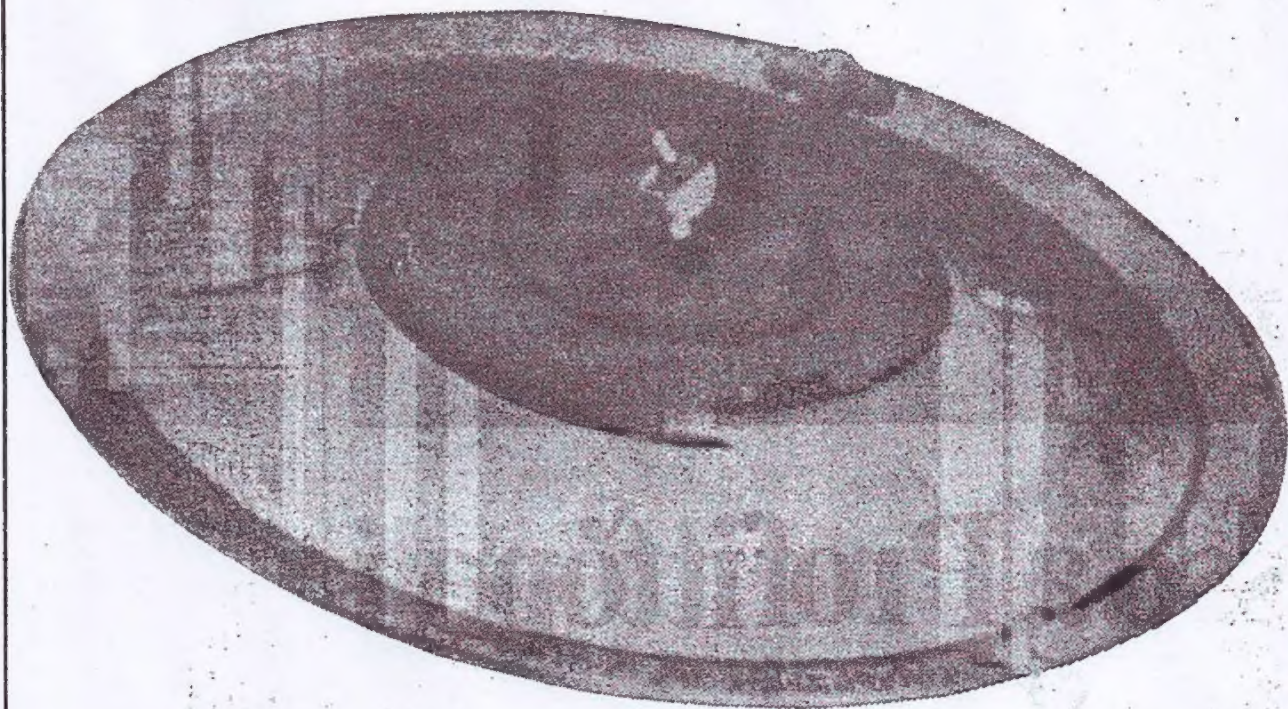
I corpi volanti posseggono nel loro centro uno stabilizzatore funzionante sul principio giroscopico, che mantiene il disco in equilibrio. Questo stabilizzatore lavora indipendentemente dagli aggregati a reazione.

«Come possono degli esseri umani sopportare una velocità di parecchie migliaia di chilometri all'ora?».

Questa possibilità esiste da quando si è introdotto il sistema delle cabine a pressione regolabile. Nel disco volante gli uomini sono difesi dalle influenze esterne grazie a delle cabine speciali a pressione regolabile.

Direttore: ALFIO RUSSO
Redattore capo: GIORGIO GIULI

Parla l'inventore dei famosi «piatti» tedeschi

I dischi volanti? Esistono. Certo non sono extraterrestri

di PAOLO CAVALLO

Chiavari, 13 dicembre

Alcune settimane fa un giornale della sera genovese, presentando una serie di articoli sugli Ufo e i dischi volanti avvistati sui cieli di Liguria e d'Italia, informava dell'esistenza di progetti e di prototipi di macchine volanti a forma di disco, che gli scienziati tedeschi avevano messo a punto durante la seconda guerra mondiale.

Andreas Epp, ingegnere, è uno di questi scienziati, uno dei dieci cervelli tedeschi che lavoravano alla famosa «arma segreta», tanto desiderata e tanto sospirata nel periodo nero della fine guerra. Piccolo di statura, i capelli bianchi e la barba appena accennata su un viso tagliato da profonde rughe: passa il suo tempo a pescare e a dipingere quadri impressionanti per colore e tratto grafico.

Cammina con passo deciso,

L'ingegnere Andreas Epp — scienziato tedesco «in esilio» volontario a Chiavari — è considerato il «papà dei dischi volanti». Ideò e realizzò nel 1940 un «piatto» che doveva diventare una delle armi segrete della Germania nel conflitto mondiale. Lo scienziato dice: «I dischi volanti esistono, ma, siatene certi, provengono da qualche base segreta delle potenze terrestri. Senza dubbio russi e americani perfezionano apparecchi volanti, capaci di velocità e manovre eccezionali».

ti e rapire gli scienziati di Peenemunde.

Habermohl, Scheiber e Muhlens sono fatti prigionieri dagli agenti russi. Sono loro che, secondo l'ingegnere Epp, costruiscono dischi volanti perfetti per i russi.

« Anch'io fui avvicinato da agenti segreti americani, afferma Andreas Epp — mi offrirono di collaborare con Von Braun alla costruzione di un disco volante e mi promisero molti soldi. Non volli accettare perché a me non interessa più nulla della vita di un tempo, delle mie ricerche e dei miei segreti. Mi sono accorto che tutto quello che l'uomo fa è solo per la guerra e per la distruzione. Sono stanco di tutto questo, ma una cosa non posso sopportare: che si parli e si scriva dell'esistenza dei dischi volanti extra-terrestri! Come possiamo essere tanto ciechi da ignorare che i dischi volanti sono macchine

... mano una pagina di giornale che parla dei recenti avvistamenti di oggetti non identificati.

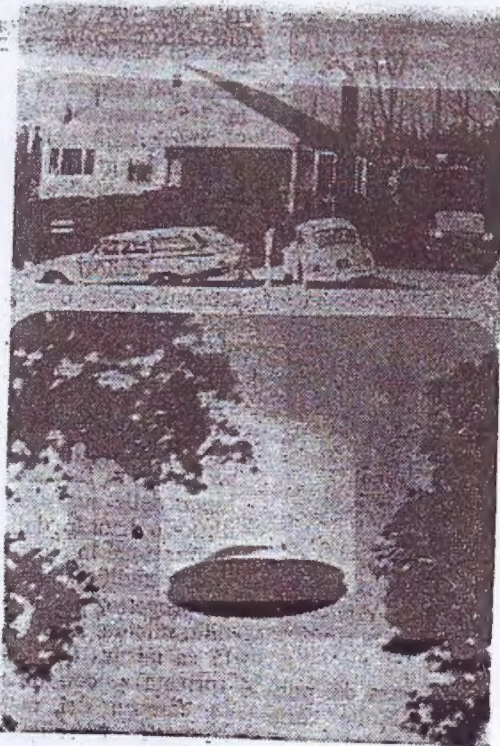
J. Andreas Epp è uno dei pochi uomini al mondo che non crede assolutamente (assolutamente) a dischi volanti o astronavi extraterrestri che «scorazzano» indisturbati nei cieli di tutto il mondo. « Mi rifiuto di credere a certe baggianate — afferma in un italiano abbastanza sofferto — ho la certezza che buona parte, se non la totalità, di queste apparizioni hanno una spiegazione razionale e logica: i dischi volanti esistono, ma, siatene certi, provengono da qualche base segreta delle potenze terrestri. Senza dubbio russi e americani stanno perfezionando apparecchi volanti, capaci di velocità e manovre eccezionali ».

A questo punto, inizia il racconto avvincente delle prime prove sperimentali, che iniziarono nel 1936 su idea dello stesso Epp, per la messa a punto di oggetti volanti, di forma circolare, capaci di sviluppare velocità fantastiche, pilotati da aviatori scelti per ardimento e capacità.

Andreas Epp è nato a Cuxhaven, presso Amburgo, nel 1914 e all'epoca del conflitto mondiale ricopriva il grado di sergente maggiore, un grado simbolico per un ingegnere giovanissimo e preparato. Nel 1940, il giovane sergente riceve un ordine perentorio: presentarsi al generale Udet, capo tecnico del ministero dell'aviazione tedesco e portare con sé tutti i progetti, i disegni, i calcoli relativi ad un piatto volante, strana macchina ideata nel '36 da un Epp entusiasta, lontano dal pensare allo scoppio di una guerra micidiale.

L'idea della realizzazione di un disco volante gli balza in mente quando, allegro studente insieme a tanti amici, frequenta le birrerie di Amburgo e si diverte a lanciare in aria i cartoncini circolari porta-birra. Un gioco innocente, che tanto si assomiglia alle «gare» delle figurine, disputate ogni giorno dai bimbi di tutto il mondo.

Non c'è posto per la timidezza: il generale Udet esige la costruzione completa di un disco volante. La macchina dovrà trasportare la bomba atomica sulle maggiori città americane e piegare immediatamente la grande potenza.

Giorni e notti di lavoro continuo, senza soste, nel silenzio e nella segretezza assoluti. Finalmente, nel marzo del '41 è pronto il piatto volante. Occorre provarlo, farlo decollare ed atterrare, lanciarlo alla massima velocità e fargli compiere le evoluzioni acrobatiche che sono richieste dagli ufficiali maggiori dell'aviazione.

Viene scelto il campo d'aviazione segreto di Peenemunde, dove, alla presenza del generale Dornberger (allora superiore di Von Braun) il disco volante raggiunge la velocità di oltre 800 chilometri orari, decolla verticalmente grazie ad eliche sistemate nello spessore del piatto, compie acrobazie straordinarie, rimane sospeso nell'aria, come fosse un elicottero, e poi raggiunge una eccezionale accelerazione.

La prova riesce pienamente, si dà il via alla costruzione di una serie di quindici esemplari di dischi volanti, realizzati nella fabbrica polacca della Skoda e capaci di raggiungere i 1100 chilometri orari.

Il disco volante non compare durante la guerra e dopo il 1945, lo spionaggio russo e americano hanno vita facile per carpire documen-

... assai perfezionate, costruite dagli uomini per tenersi d'occhio a vicenda? ».

Lo scetticismo di Andreas Epp è ben radicato. Un uomo, secondo l'ingegnere, è la causa di una diffusione mondiale della fantascienza: George Adamski. E quando pronuncia il nome del gelataio messicano (ormai miliardario per i guadagni favolosi dei suoi libri di fantascienza, basti ricordare il titolo di uno tra i più letti e tradotti in tutte le lingue: «I dischi hanno atterrato»), non può fare a meno di un gesto di rabbia, quasi una sfida lanciata all'antagonista.

Sarebbero tante le cose da chiedere ad Epp, ma il viso dell'uomo non è più tranquillo; i ricordi, le paure, le sofferenze di anni trascorsi sfuggendo agli agguati e alle attenzioni troppo pressanti di funzionari d'ambasciata, agenti, militari di tutto il mondo hanno lasciato il segno.

« Non dica dove mi ha scovato — si rivolge fermo ma preoccupato — non dica dove vivo in questi giorni: io sono di passaggio, ovunque vada, io sono sempre di passaggio. Le lascio delle mie fotografie di qualche anno fa. Preferisco che siano pubblicate queste, piuttosto che altre più recenti ».

Non chiedo altro. Stiamo vivendo un'atmosfera che rasenta quella teatrale di un film di spionaggio. Guardiamo ancora una volta gli schizzi di apparecchi fantascientifici creati dall'ingegnere Epp, le fotografie che lo ritraggono accanto ad un modellino di disco volante, altre scattate in tempi remoti e da dimenticare.

Scegliamo un paio di foto di un disco volante, costruito nel '42 in Polonia; in una foto il disco è parcheggiato in un hangar speciale, nell'altra è sospeso in aria a duecento metri d'altezza. Niente trucchi, niente falsi: le lastre sono originali, sulla fusoliera del piatto v'è la croce tedesca e l'aquila nazista.

Sfogliando le pagine di giornale che ritraggono l'ingegner Epp, intervistato dai giornalisti di mezzo mondo, quando nel '58 presentò il progetto completo del suo: « Omega Diskus ». Dal 1958 sul nome dell'illustre scienziato v'è silenzio, il più assoluto e impenetrabile. Epp ha cambiato vita, dipinge e pesca, vive da vagabondo, girando da una parte all'altra della terra, in silenzio; un silenzio che gli restituiamo intatto.

Nelle foto (riprodotte da Mariuccia): l'Omega Diskus (sotto il titolo) dell'ingegner Andreas Epp, sospeso in aria a 200 metri d'altezza; alcuni trucchi fotografici sui dischi volanti; l'ingegnere tedesco Andreas Epp.

SENSAZIONALI RIVELAZIONI SUL PIU' AFFASCINANTE MISTERO DELLA NOSTRA EPOCA

Il primo modello, costruito nei laboratori segreti di Poenemunde, fu collaudato a Praga nel '44 - Superò i 12.000 metri in 3 minuti

Perchè gli Americani hanno ordinato di non abbatterli?

GINEVRA, 19. — Il mistero più affascinante della nostra epoca sembra alfine svelato: i dischi volanti sono tedeschi. Ciò si è appreso dall'ing. Klein, ex membro del Ministero del Terzo Reich, che lavorò agli ordini di Speer e che era pertanto a conoscenza delle armi segrete tedesche. Egli ha dichiarato ad un corrispondente del giornale «Tages Anzeiger» a Zurigo, che secondo il suo avviso i «dischi volanti sono una realtà».

L'ing. Klein è stato intervistato a Zurigo ed ha dichiarato di soggiornare in Svizzera poiché intende presentare, tra l'altro, «un modello ridotto di disco volante azionato da energia elettrica. Quando avrò riunito i fondi necessari ho intenzione di costruire un prototipo che potrà permettere di accogliere a bordo due o tre persone».

Rispondendo alle domande del giornalista, Klein ha dichiarato che la velocità ascensionale del modello di disco volante provato a Praga nel 1944 (prova alla quale aveva assistito lo stesso Klein) era di 12.400 metri in tre minuti. I lavori di questo modello erano stati iniziati nel 1942 ed i voli di prova incominciarono due anni dopo.

Un italiano fra i costruttori

Ecco il testo delle domande e delle Risposte fornite da Klein al giornalista svizzero:

D. — Può confermare inoltre che un disco senza pilota e teleguidato ha volato all'epoca delle prove di Praga da Stettino a Spitzbergen dove andò a fracassarsi al suolo?

R. — E' vero. Si trattava di un modello in prova fabbricato nei laboratori segreti di Poenemunde.

D. — Come si è giunti a supporre che un disco volante possa raggiungere una velocità più elevata di un aereo e perchè non si è cercato invece di dare agli aerei una maggiore velocità?

R. — Questo è il punto fondamentale del problema. Se si lancia un disco per aria, questo vola utilizzando la stessa forza di lancio molto più lontano di una palla. Negli aerei a carlinga sono inutilizzabili ad una grande velocità, perchè nelle virate la carlinga si distaccherebbe. Invece un disco è dal punto di vista statico, composto in modo uguale da tutte le parti. Il disco volante che ha un diametro di 16 metri è diviso in stretti segmenti alati. E' spinto da parecchi tubi a reazione, il che lo fa ruotare attorno ad una cabina munita di una cupola posta al centro.

D. — Come è possibile dirigere un tale disco?

R. — Se si vuole cabrare si cambia di qualche grado i segmenti alati e l'insieme si innalza come un elicottero. Per volare orizzontalmente ad una certa altezza, si abbassano le ali dei segmenti che formano allora un disco. Questo è in seguito messo in movimento da due grandi aggregati a reazione la cui velocità è regolata in funzione della quantità di benzina utilizzata.

D. — E' vero che esistono oggi differenti sistemi di costruzione per dischi volanti?

R. — Oggi se ne utilizzano due, che si distinguono principalmente dal diametro del disco. Gli uni hanno un diametro di 16 metri e gli altri un diametro di 42 metri. Questo spiega le osservazioni nel cielo di piccoli e grandi dischi volanti. E' un errore credere che tutti coloro che pretendono di avere visto dei dischi volanti siano dei visionari. I dischi di 42 metri di diametro posseggono 12 aggregati a reazione, mentre i piccoli ne hanno solo cinque.

D. — Si è inteso dire che questi dischi possono immobilizzarsi nello spazio e parecchi osservatori affermano che questi dischi hanno cambiato di direzione in un sol colpo.

R. — Per restare immobili nello spazio occorre, per i grandi dischi, abbassare gli aggregati a reazione alla verticale e regolare la forza di propulsione in modo tale da essere sufficiente unicamente per impedire la caduta. I dischi lasciano scie di fiamme di diversa colorazione, come è stato d'altronde notato dagli osservatori. La capacità di manovra di questi dischi supera di gran lunga quella degli aerei normali. Per un osservatore che guardi da lontano l'effetto prodotto da una virata stretta è quello di un mutamento di direzione a 90 gradi.

D. — Come possono degli esseri umani sopportare una velocità di parecchie migliaia di chilometri all'ora?

R. — Questa possibilità esiste da quando si è introdotto il sistema delle cabine a pressione regolabile. Nel disco volante gli uomini sono difesi dalle influenze esterne grazie a delle cabine speciali a pressione regolabile.

D. — I costruttori che hanno lavorato al modello nelle stazioni di prova di Praga sono ancora in vita?

R. — L'ing. Schriever è morto un anno e mezzo fa a Brema. Aveva lavorato a queste costruzioni con il famoso professore italiano Bellonzo che è morto due anni fa. Un terzo costruttore che aveva partecipato ai lavori, certo Mhiete, si trova attualmente oltre atlantico.

D. — Quali sono le sue conclusioni in base al fatto che tutte le informazioni relative alla constatazione di dischi volanti siano giunte in un primo tempo dagli Stati Uniti?

R. — Occorre supporre che in America ci si è dati a prove intensive di corpi volanti simili ai dischi. Da altra parte lo ordine dello Stato Maggiore della «U.S. Air Force» di non tirare su questi corpi volanti lascia concludere che si vuole assolutamente impedire una loro caduta od atterraggio forzato.

IL SECOLO D'ITALIA
20/11/1954

laPADANIA

Data 09-08-2002
Pagina 17
Foglio 1 / 4

ARMI SEGRETE Una ricerca documenta progetti basati su modelli tedeschi

Ufo, macché marziani: tutti li hanno costruiti

MIRKO MOLTENI

Ufo. Stranamente, i primi avvistamenti coincidono con la fine della seconda guerra mondiale o risalgono a pochi anni prima. Tra le varie ipotesi si è fatta anche quella che gli oggetti volanti non identificati fossero in realtà emanazione di progetti sovietici.

È possibile, ma anche gli americani non dovettero scherzare. Com'è noto, furono parecchi gli scienziati tedeschi che accettarono di lavorare per l'uno o l'altro campo. E di dischi volanti se ne intendeva anche Hitler. È da poco tempo in libreria un un libro di **Gary Hyland** che documenta come gli Ufo avrebbero potuto benissimo essere armi segrete naziste, il cui sviluppo fu proseguito dagli Alleati nel dopoguerra.

Cosa non si è detto sui dischi volanti? Fulmini globulari, illusioni ottiche, perfino "meduse aeree" dal peso specifico bassissimo, fluttuanti nella stratosfera a caccia di elettricità. La spiegazione più popolare li vuole astronavi extraterrestri. Taluni omini, verdi o grigi che siano, esplorerebbero la Terra dopo un lungo viaggio proveniente dalla costellazione delle Pleiadi. Ma non si capisce perchè i simpatici nanetti affronterebbero simili crociere limitandosi poi a osservarci furtivamente.

E se gli Ufo fossero armi segrete di umanissima fattura? Ipotesi non nuova, affrontata già nel 1968 da **Renato Vesco** nel libro "Intercettateli senza sparare" (Ed. Mursia). Sulla questione è tornato l'inglese **Gary Hyland**, autore de "I segreti perduti della tecnologia nazista" (Newton & Compton, pagg. 209, euro 13,90). Secondo Hyland, i Tedeschi avrebbero sperimentato, nel 1943-1945, aerei a forma di disco, oltre ad aggeggi radiocomandati effettivamente avvistati dagli equipaggi delle "Fortezze Volanti" Usa e da questi battezzati "Foo Fighters". Annientata la Germania, i progetti sarebbero caduti in mano agli Alleati. La grande ondata di avvistamenti Ufo avutasi tra la fine degli anni Quaranta e i primi anni Sessanta, sarebbe imputabile a questi apparecchi, provati per molti anni da Americani, Inglesi e Canadesi.

Vediamo di inquadrare la questione dei dischi volanti nel contesto occulto del nazismo. L'ideologia di Hitler si rifaceva a logge segrete fautrici di "scienze alternative". Tra le fonti culturali c'erano addirittura romanzi di fantasia come "La razza ventura", scritto nel 1860 da **Edward Bulwer Lytton**, in cui si immaginava l'emersione dal sottosuolo del Tibet della razza superiore dei Vril-Ya, dotati di poteri telecinetici. Nel Terzo Reich le teorie più strane venivano dunque prese sul serio, anche in campo aeronautico. Fin dal 1939, l'ingegner **Arthur Sack** aveva pensato di applicare a un aereo tradizionale un'ala a pianta circolare. Solo 5 anni dopo riuscì però a collaudare un prototipo alla base di Brandis. Il suo AS-6, qui nella foto, non era altro che un aereo leggero in cui al posto delle ali c'era un disco di 5 metri di diametro, mentre il motore era un Argus 8 cilindri a V da 240 cavalli, azionante un'elica bipala. Il 16 aprile 1944 il mezzo compì un brevissimo balzo, per poi essere accantonato: non era in grado di volare.

L'idea di un vero disco volante venne nel 1942 al capitano **Rudolf Schriever.** Un velivolo appiattito sarebbe stato velocissimo e in grado di decollare in poco spazio, libero dai vulnerabili aeroporti. Egli suscitò l'interesse delle Ss, che gli fornirono i mezzi per continuare le sue ricerche a Praga. Aiutato da tecnici esperti, fra cui l'ingegnere sen. **Giuseppe Belluzzo** (già ministro dell'Economia nel 1925 e pioniere nel campo delle turbine), Schriever fabbricò il suo Flugelrad ("Ruota Alare"). Un velivolo costituito da un corpo centrale, ospitante pilota, motore e serbatoi, circondato da una corona mobile di larghe pale. Simile a un elicottero circolare, il Flugelrad aveva un diametro di 6 metri ed era mosso da uno dei primi turbogetti tedeschi, il Bmw 003, il cui scarico investiva le pale ponendole in rotazione. Collaudato nella tarda estate 1943 da un pilota del Kampf Gruppe 200, fu deludente perchè troppo instabile.

Intanto, le Ss stavano portando avanti a Breslavia un altro programma di aereo discoidale, quello pensato dal dottor **Richard Miethe.** Il progetto sfruttava l'effetto Coanda, noto in aerodinamica. In parole povere: la portanza di una superficie alare è incrementata qualora lo scarico propulsivo la lambisca. Oggi certi aerei, come i cargo ucraini Antonov An-72 e An-74, usano tale effetto per decollare in breve spazio. Il disco di Miethe montava un ugello propulsivo sulla superficie dorsale e un altro sotto il ventre, a permettere il decollo verticale.

Miethe e Schriever unirono i loro sforzi e costruirono prima della fine della guerra alcuni prototipi, tutti battezzati Haunebu ("termine occulto", per l'autore, "collegato all'Albero del Karma germanico e alla dottrina ariosofica sulle origini polari della razza ariana"). Il più efficiente fu l'Haunebu Mark.V, che compì il primo volo il 14 febbraio 1945 vicino alla fabbrica sotterranea di Khala (Turingia), approfittando di una coltre nuvolosa che impediva l'attività aerea nemica. Toccò i 12 mila metri di quota e una velocità di 1200 km/h (che ci pare eccessiva). Hyland lamenta la mancanza di foto e la scarsità di fonti, basate sulle testimonianze di Schriever e di George Klein. I filmati dei voli, girati dalle Ss, giacerebbero, "dimenticati negli archivi".

Un nocciolo di attendibilità è dato dal fatto che negli stessi anni anche gli americani provavano aerei discoidali, questi ben documentati, come il Vought XF5U "Frittella Volante" del 1946 che, pur dotato di tradizionali eliche, sfiorava gli 800 km/h. Nel dopoguerra furono gli Inglesi ad accaparrarsi i progetti tedeschi, scegliendo le foreste del Canada come teatro dei loro segreti. Ma gli Usa si rifecero catturando un di-

sco tedesco... al Polo Sud! Qui Hyland esagera davvero, dando credito alle voci circa una colonia nazista (un centinaio di famiglie) insediatasi fra i ghiacci dell'Antartide con sommergibili U-Boot.

In fuga dalla Germania sconfitta, gli irriducibili della svastica si costruirono armi da difesa, fra cui alcuni dischi Haunebu, i cui disegni erano imbarcati sugli U-Boot insieme a scorte e macchinari. Nel gennaio 1947, durante la grande spedizione polare dell'ammiraglio Byrd, gli Americani combatterono contro la colonia, catturando un disco. È qui che l'autore diventa inattendibile, fantasticando sulle avventure germaniche nel Polo Sud. Un conto è citare la spedizione "Schwabenland" del 1938, veramente avvenuta. Altra cosa è gonfiare il mito della "Base 211", la misteriosa "Nuova Svevia". I presunti Tedeschi d'Antartide si sarebbero rifugiati nella Terra della Regina Maud (settore norvegese), dove poco lontano dalla costa si levano cime montuose inaccessibili, che superano i 3000 metri.

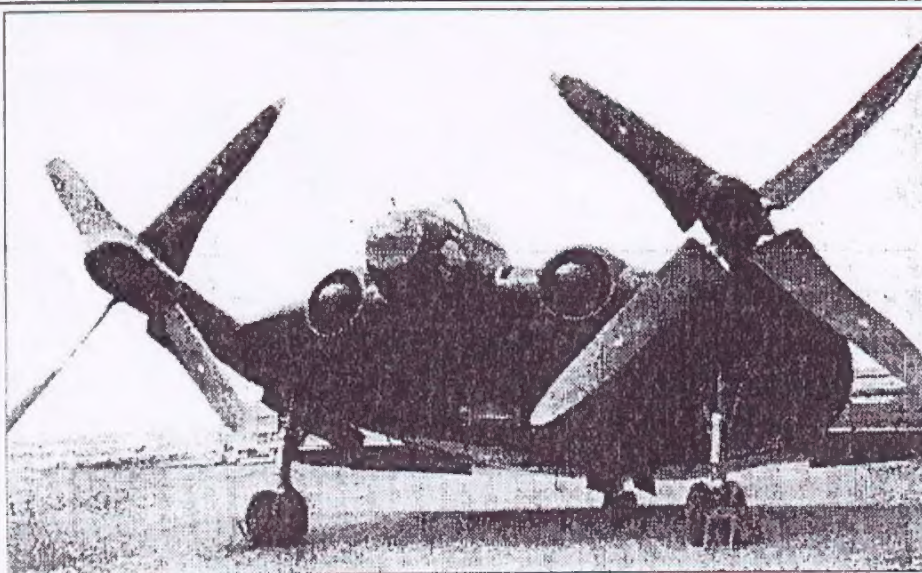
Come vivere in un deserto ghiacciato? Anche se i giacimenti minerari avrebbero loro facilitato la produzione di attrezzi e armi, di cosa si sarebbero nutriti, a meno di non pensare a commerci occulti con ex-nazisti del Sudamerica? Reali sono invece i test di strani aerei, effettuati congiuntamente da Anglo-Canadesi e Americani, ormai riconciliatisi, mentre iniziava l'era degli avvistamenti Ufo. Negli anni 1953-1955 i giornali di Usa e Canada fecero un tal chiasso, speculando sul rapporto fra dischi volanti e segreti di Stato, che qualcosa iniziò a trapelare. Infine, nell'agosto 1960 l'Usaf rivelò il disco Avro Car, basato su ventole come il Flugelrad. Era una tappa per sviluppare l'abortito Avro Omega, che non era un vero disco, bensì una specie di pentagono, molto simile all'Astronave Solon del cartone animato giapponese "Guyslugger"! Anche se Hyland è di opinione contraria, gli esperimenti probabilmente cessarono perché simili velivoli avevano più difetti che pregi. Impossibile, d'altronde, che un'arma segreta rimanga tale per 50 anni.

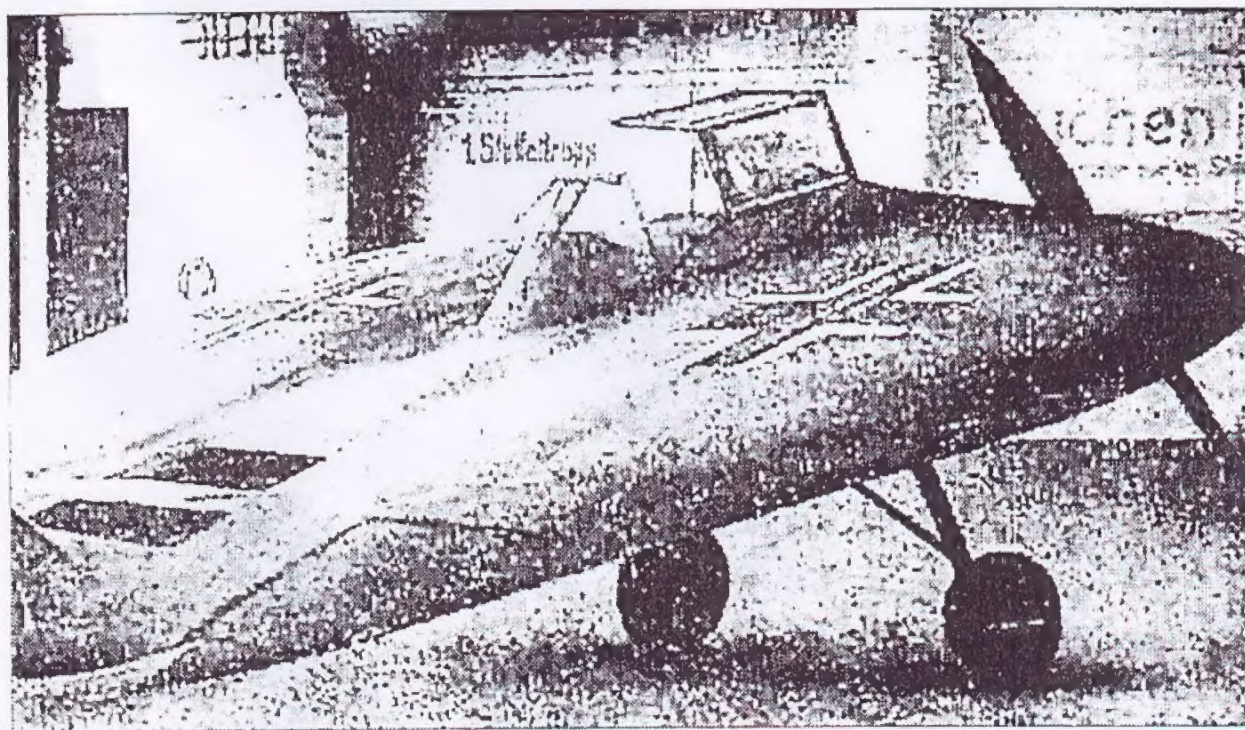
Come mai i primi avvistamenti di dischi volanti coincidono con la fine della seconda guerra mondiale? I primi a fabbricarli furono scienziati germanici, ma il loro sviluppo proseguì con gli Alleati

Qui a destra, una testimonianza concreta degli esperimenti congiunti tra inglesi, canadesi e americani: il disco a turbo ventola Avrocar. Se ne dette notizia nell'agosto del 1960, ma poi non furono più prodotti: i velivoli avevano più difetti che pregi. Subito sotto, una rara fotografia del velivolo As-6, ideato da Arthur Sack. È l'unico documento che testimonia "concretamente" l'esistenza di un disco volante tedesco. Tentò il decollo il 16 aprile 1944, ma non fu in grado di volare. Riuscirono meglio gli esperimenti successivi. Dopo la guerra, sembra che alcuni nazisti in fuga portassero con loro i progetti

La ricostruzione, in disegno, di un disco tedesco Haunebu, del 1945. Prese il volo il 14 febbraio, toccò i 12mila metri di quota a velocità molto elevata. Le Ss avrebbero anche filmato l'avvenimento

*la*PADANIA

Data 09-08-2002
Pagina 17
Foglio 3 / 4

Negli stessi anni anche gli americani provavano aerei discoidali, ben documentati, come questo Vought XF5U, soprannominato "Frittella Volante", risalente al 1946. Si tratta di un caccia bimotore non prodotto in serie. I tentativi proseguirono fino agli anni '60

IL TEMPO 26 LUG. 63

Negli arsenali tedeschi delle armi segrete

gli Alleati non trovarono alcuna traccia delle sfere di fuoco incontrate dai piloti

Secondo alcune testimonianze, negli ultimi mesi di guerra intere formazioni di bombardieri americani sarebbero state annientate da un misterioso gas azzurrognolo emesso da un caccia circolare di nuovo tipo - In effetti i tedeschi sperimentarono un elicottero a reazione denominato «V 7» ma il suo funzionamento era ben diverso da quello dei dischi volanti - Il generale Ranza e il professor Oberth smentiscono che i tedeschi avessero allo studio velivoli di forma circolare - E' un vecchio luogo comune quello di attribuire agli scienziati tedeschi tutte le invenzioni possibili o impossibili

45

DV

Nei primi mesi del 1945 alcune stazioni radar americane dislocate sul versante francese delle Alpi svizzere rilevarono ad una quota molto elevata la presenza di oggetti volanti sconosciuti, dotati di una velocità largamente superiore a quella posseduta dagli altri velivoli abitualmente osservati. Ma i rapporti inviati ai Comandi suscitarono reazioni ben diverse da quelle che gli osservatori si attendevano. Il comandante dei centri radar della zona invitò gli osservatori a controllare meglio i loro strumenti, sottolineando che era assolutamente da escludere l'esistenza di velivoli dotati di tale sbalorditiva velocità. La causa era sicuramente da ricercarsi fra le anomalie elettroniche che alteravano il funzionamento degli strumenti.

« Abbiamo abbastanza famigliarità con le particelle ionizzate che colpiscono gli schermi radar — commentarono gli osservatori — *ma* presenza di velivoli misteriosi, anche quando il loro rilevamento divenne più frequente.

L'episodio, sconcertante e curioso nello stesso tempo, ci fornisce un'idea abbastanza precisa della confusione che in tempo di guerra regna anche negli eserciti più organizzati. In questo caso poi, gli Alti Comandi alleati non avevano alcun interesse a dare troppa importanza al passaggio di quelle luci misteriose che in fondo si divertivano soltanto a mettere a prova i nervi dei piloti che avevano la avventura di incontrarle in volo senza recar loro alcun danno.

Ci fu però un fatto, se vogliamo credere a quanto ha riferito un agente segreto francese che nel periodo bellico aveva operato in Germania, che lasciò alquanto perplessi gli ufficiali dell'Intelligence Service e del Secret Service. Mentre indagavano sulla scomparsa misteriosa e inspiegabile di un'intera formazione di *Liberator*, gli ufficiali ebbero l'occasione di sentire un racconto così impressionan- esistevano anche velivoli sperimentali capaci di bloccare il funzionamento dei motori e di assorbire le onde de radar. Il fatto era capitato qualche volta e alcuni piloti inglesi avevano dovuto lanciarsi col paracadute perché il motore dei loro velivoli, in vicinanza delle sfere luminose, si era fermato di colpo come se l'energia elettrica del dispositivo d'accensione fosse stata improvvisamente assorbita a distanza da qualche misteriosa strumenta- l'autenticità. Si disse per esempio che il prototipo di un disco volante senza pilota a bordo era stato sperimentato con successo il 14 febbraio 1945. Secondo queste indiscrezioni attribuite agli scienziati tedeschi Christian Cristiensen, internato in Brasile, e Richard Miethe, rifugiato in Egitto, il disco volante era composto da una doppia superficie anulare del diametro di quarantadue metri, roteante vertiginosamente attorno ad una cupola di duralluminio indirizzato a Hitler un rapporto in cui si precisavano molti particolari della macchina. E il rapporto sarebbe stato recuperato dalle truppe sovietiche. Si apprendeva così che la V.7 era provvista di dodici turboreattori BMW-028, muniti di compressori autonomi a sei stadi. Alle prove a terra il complesso sviluppava una potenza di 5.500 CV sull'albero e una spinta di 2.600 chilogrammi, mentre in volo la potenza sull'albero scendeva a 5.400 CV ma la *descritto dalle pale, alle cui estremità erano sistemati i reattori, diventava più chiaro perché la fiamma assumeva un colore giallastro, per poi diventare quasi bianca quando il regime di funzionamento era al massimo. Ma la V.7 era molto rumorosa e lasciava una scia visibilissima nell'atmosfera. Queste caratteristiche basterebbero da sole a far concludere che le sfere di fuoco incontrate dai piloti alleati e tedeschi durante gli ultimi mesi di guerra non si possono certo spiegare tirando in causa le V.7. E' mia opinione che queste macchine siano costruite fuori dal nostro pianeta e le ragioni sono moltissime. Non dimentichiamoci che i dischi annullano la forza di gravità, mentre nessuna macchina costruita dall'uomo potrebbe fare altrettanto. Senza poi contare che i dischi volanti solcavano già la nostra atmosfera quando le V.7 e gli altri velivoli dello stesso tipo non erano stati ancora inventati.»*

Una miniera di idee geniali

Era un luogo comune ab-

rilevarono ad una quota molto elevata la presenza di oggetti volanti sconosciuti, dotati di una velocità largamente superiore a quella posseduta dagli altri velivoli abitualmente osservati. Ma i rapporti inviati ai Comandi suscitarono reazioni ben diverse da quelle che gli osservatori si attendevano. Il comandante dei centri radar della zona invitò gli osservatori a controllare meglio i loro strumenti, sottolineando che era assolutamente da escludere l'esistenza di velivoli dotati di tale sbalorditiva velocità. La causa era sicuramente da ricercarsi fra le anomalie elettroniche che alteravano il funzionamento degli strumenti.

« *Abbiamo abbastanza famigliarità con le particelle ionizzate che colpiscono gli schermi radar* — commentarono gli osservatori — *ma quanto abbiamo ripetutamente osservato è ben diverso.* » Dopodiché, per evitare altre reazioni dello stesso tipo, quelle stazioni evitarono di segnalare la stanza precisa della confusione che in tempo di guerra regna anche negli eserciti più organizzati. In questo caso poi, gli Alti Comandi alleati non avevano alcun interesse a dare troppa importanza al passaggio di quelle luci misteriose che in fondo si divertivano soltanto a mettere a prova i nervi dei piloti che avevano la avventura di incontrarle in volo senza recar loro alcun danno.

Ci fu però un fatto, se vogliamo credere a quanto ha riferito un agente segreto francese che nel periodo bellico aveva operato in Germania, che lasciò alquanto perplessi gli ufficiali dell'Intelligence Service e del Secret Service. Mentre indagavano sulla scomparsa misteriosa e inspiegabile di un'intera formazione di *Liberator*, gli ufficiali ebbero l'occasione di sentire un racconto così impressionante da sembrare inverosimile. Alcuni testimoni oculari avevano infatti assistito ad uno stupefacente combattimento aereo fra un caccia tedesco di nuovo tipo e una formazione di dodici quadrimotori americani. Il caccia aveva la sagoma di una sfera e la notevole quota di volo aveva impedito di scorgere protuberanze sul tipo di ali o timoni. Sbucando da un banco di nubi più alto, il caccia giunse quasi subito a contatto con i bombardieri e li sfiorò di prua, continuando poi l'affondata per sottrarsi al fuoco delle loro armi di bordo. Ma nel passare emise alcune nuvolette di fumo azzurrognolo. Qualche secondo dopo, appena i velivoli americani attraversarono quelle nuvolette misteriose, un fragore assordante riempì il cielo. Tutta la formazione era scoppiata in volo, mentre il caccia tedesco stava risalendo nuovamente in quota.

Le bombe al grisou tedesche

Era un disco volante il caccia in questione oppure si trattava semplicemente di un velivolo-razzo tedesco usato sperimentalmente per lanciare una di quelle micidiali bombe al grisou che le... to lanciarsi col paracadute perché il motore dei loro velivoli, in vicinanza delle sfere luminose, si era fermato di colpo come se l'energia elettrica del dispositivo d'accensione fosse stata improvvisamente assorbita a distanza da qualche misteriosa strumentazione trasportata da quei velivoli sconosciuti.

Questo strano velivolo, il « Change Vought V.173 » progettato dall'ingegnere americano Charles Zimmermann e battezzato « Frittella Volante », è stato qualche volta spacciato come probabile progenitore dei dischi volanti. Le sue caratteristiche di volo e di funzionamento sono però ben diverse da quelle dei dischi volanti veri e propri

Dopo la capitolazione del Terzo Reich gli alleati fecero a gara per impadronirsi dei prototipi e dei progetti tedeschi delle nuove armi tanto decantate dalla propaganda di Goebbels. I russi da est e gli americani e gli inglesi dall'ovest, raggiunsero i laboratori di Stettino, Essen e Peenemunde. Le casseforti dei progetti furono messe sossopra ma fra tutte quelle tonnellate di carta azzurrina non un solo foglio recava la sagoma di un velivolo sferico o ad ala circolare. E i fatti degli anni seguenti ... te agli scienziati tedeschi Christian Cristiensen, internato in Brasile, e Richard Miethe, rifugiato in Egitto, il disco volante era composto da una doppia superficie anulare del diametro di quarantadue metri, roteante vertiginosamente attorno ad una cupola di duralluminio contenente strumenti di osservazione e di teleguida. Il disco, battezzato *Fliegende Scheibe*, avrebbe raggiunto in volo verticale, in appena tre minuti, la quota di 12 400 metri, e in un successivo volo orizzontale una velocità di duemila chilometri orari. Alle prove avrebbe assistito anche il ministro degli armamenti Speer, il quale, pur esprimendo la sua soddisfazione agli inventori, disse loro che Hitler voleva che la velocità dei nuovi velivoli fosse raddoppiata.

Elicottero a 12 turboreattori

...fu così che la V.7 era provvista di dodici turboreattori BMW-028, muniti di compressori autonomi a sei stadi. Alle prove a terra il complesso sviluppava una potenza di 5.500 CV sull'albero e una spinta di 2.600 chilogrammi, mentre in volo la potenza sull'albero scendeva a 5.400 CV ma la spinta saliva a 2.900 chilogrammi.

Il diametro della macchina, la cui forma veniva paragonata a quella di un disco olimpionico, era di 21 metri. In alcune prove la *V.7* avrebbe raggiunto la quota di 20.000 metri e una velocità di 2.500 chilometri all'ora. Intuendo le straordinarie possibilità di questo apparecchio, Hitler avrebbe ordinato di intraprenderne la costruzione in serie nelle officine sotterranee della Germania del sud ma il precipitare degli eventi non l'avrebbe permesso.

Cosa c'è di vero in queste ... *bianca quando il regime di funzionamento era al massimo. Ma la V.7 era molto rumorosa e lasciava una scia visibilissima nell'atmosfera. Queste caratteristiche basterebbero da sole a far concludere che le sfere di fuoco incontrate dai piloti alleati e tedeschi durante gli ultimi mesi di guerra non si possono certo spiegare tirando in causa le V.7. E' mia opinione che queste macchine siano costruite fuori dal nostro pianeta e le ragioni sono moltissime. Non dimentichiamoci che i dischi annullano la forza di gravità, mentre nessuna macchina costruita dall'uomo potrebbe fare altrettanto. Senza poi contare che i dischi volanti solcavano già la nostra atmosfera quando le V.7 e gli altri velivoli dello stesso tipo non erano stati ancora inventati.* »

Una miniera di idee geniali

Era un luogo comune abbastanza affascinante e suggestivo attribuire agli inventori tedeschi tutte le realizzazioni a cui si desiderava conferire una paternità che uscisse dagli schemi poco credibili della fantascienza. Ma fino a qual punto l'ipotesi è attendibile? Il fatto, comunque, non era ingiustificato, dal momento che gli archivi segreti tedeschi si sono rivelati una vera miniera di idee geniali e rivoluzionarie, largamente ricalcate dai progettisti alleati nel dopoguerra. Molte indiscrezioni successive ci hanno informato sulla maggior parte di quelle idee e possiamo essere certi che se i dischi volanti fossero stati costruiti in Germania, dopo tutto questo tempo la notizia sarebbe sicuramente trapelata. Invece niente. Sui dischi volanti ha continuato ad esserci un mistero che neppure le vicende della guerra sono riuscite a sollevare. Per esattezza di cronaca dobbiamo anzi dire che il vero mistero stava assumendo proprio allora i toni più impressionanti e più avvincenti.

BRUNO GHIBAUDI

Questo strano velivolo, il « Change Vought V.173 » progettato dall'ingegnere americano Charles Zimmermann e battezzato « Frittella Volante », è stato qualche volta spacciato come probabile progenitore dei dischi volanti. Le sue caratteristiche di volo e di funzionamento sono però ben diverse da quelle dei dischi volanti veri e propri

cia aveva la sagoma di una sfera e la notevole quota di volo aveva impedito di scorgere protuberanze sul tipo di ali o timoni. Sbucando da un banco di nubi più alto, il caccia giunse quasi subito a contatto con i bombardieri e li sfiorò di prua, continuando poi l'affondata per sottrarsi al fuoco delle loro armi di bordo. Ma nel passare emise alcune nuvolette di fumo azzurrognolo. Qualche secondo dopo, appena i velivoli americani attraversarono quelle nuvolette misteriose, un fragore assordante riempì il cielo. Tutta la formazione era scoppiata in volo, mentre il caccia tedesco stava risalendo nuovamente in quota.

Le bombe al grisou tedesche

Era un disco volante il caccia in questione oppure si trattava semplicemente di un velivolo-razzo tedesco usato sperimentalmente per lanciare una di quelle micidiali bombe al grisou che la Luftwaffe aveva già sperimentato con successo contro alcune *Fortezze Volanti* americane nella zona del lago di Garda? L'interrogativo, che noi possiamo porci soltanto ora, avrebbe avuto un'esauriente risposta soltanto alla fine delle ostilità, quando gli alleati saccheggiarono gli arsenali delle nuove armi tedesche alla ricerca di tante straordinarie invenzioni di cui gli agenti segreti avevano preannunciato l'esistenza nei loro rapporti.

Circa le misteriose sfere volanti gli ufficiali inglesi erano ansiosi di indagare se fra le nuove realizzazioni zione trasportata da quei velivoli sconosciuti.

Dopo la capitolazione del Terzo Reich gli alleati fecero a gara per impadronirsi dei prototipi e dei progetti tedeschi delle nuove armi tanto decantate dalla propaganda di Goebbels. I russi da est e gli americani e gli inglesi dall'ovest, raggiunsero i laboratori di Stettino, Essen e Peenemunde. Le casseforti dei progetti furono messe sossopra ma fra tutte quelle tonnellate di carta azzurrina non un solo foglio recava la sagoma di un velivolo sferico o ad ala circolare. E i fatti degli anni seguenti l'avrebbero provato inconfutabilmente. I russi e gli occidentali non vollero mai ammettere di aver trovato materiale interessante negli archivi segreti tedeschi e le notizie che ci sono giunte hanno l'irreparabile handicap di non essere di prima mano.

Nei primi anni del dopoguerra, quando il fenomeno dei dischi volanti incominciò ad interessare la stampa di tutto il mondo, le rivelazioni sull'origine terrestre dei dischi come armi sperimentali tedesche spuntarono come i funghi e ancora oggi molte persone sono disposte ad accettarne contenente strumenti di osservazione e di teleguida. Il disco, battezzato *Fliegende Scheibe*, avrebbe raggiunto in volo verticale, in appena tre minuti, la quota di 12.400 metri, e in un successivo volo orizzontale una velocità di duemila chilometri orari. Alle prove avrebbe assistito anche il ministro degli armamenti Speer, il quale, pur esprimendo la sua soddisfazione agli inventori, disse loro che Hitler voleva che la velocità dei nuovi velivoli fosse raddoppiata.

Elicottero a 12 turboreattori

Secondo altre indiscrezioni attribuite all'ingegnere tedesco Habermohl, uno dei tecnici più in vista del gruppo che operava a Peenemunde e successivamente fatto prigioniero dai russi, il collaudo del disco sarebbe invece avvenuto già il 17 maggio 1944. La macchina a cui stavano lavorando i migliori specialisti dei laboratori di Essen, Stettino, Dortmund e Peenemunde era un elicottero discoidale denominato « *Vergeltunswaffe Sieben* » (arma di rappresaglia), conosciuto in codice abbreviato come *V.7*.

Sempre secondo Habermohl il giorno delle prime prove l'inventore avrebbe spinta saliva a 2.900 chilogrammi.

Il diametro della macchina, la cui forma veniva paragonata a quella di un disco olimpionico, era di 21 metri. In alcune prove la *V.7* avrebbe raggiunto la quota di 20.000 metri e una velocità di 2.500 chilometri all'ora. Intuendo le straordinarie possibilità di questo apparecchio, Hitler avrebbe ordinato di intraprenderne la costruzione in serie nelle officine sotterranee della Germania del sud ma il precipitare degli eventi non l'avrebbe permesso.

Cosa c'è di vero in queste dichiarazioni? Innanzitutto diciamo subito che questa ed altre affermazioni sono state smentite non soltanto dai fatti successivi ma anche da altri ufficiali tedeschi i quali avevano avuto compiti altrettanto importanti nel programma di approntamento delle nuove armi. E anche gli ufficiali italiani, che per esigenze di servizio furono a contatto dei servizi d'informazione tedeschi durante tutta la guerra, si espressero nello stesso modo. Valga per tutti la dichiarazione rilasciata a Bologna il 6 aprile 1950 a un inviato del nostro giornale dal generale di squadra aerea Ferruccio Ranza. « *Il mio grado e la natura dei miei incarichi mi informavano costantemente dei progressi delle armi segrete tedesche* — disse il generale. — *Conoscevo dettagliatamente i programmi di sviluppo delle V.1, delle V.2 e della bomba atomica, oltre ad una miriade di altri ordigni di vario tipo sperimentati nel corso di tutta la guerra. Se i tedeschi avessero realmente costruito un prototipo di disco volante oppure lo avessero anche soltanto progettato ne sarei stato sicuramente informato, tanto più che si trattava di una novità bellica attinente l'Aeronautica e quindi a maggior ragione la notizia mi sarebbe stata comunicata. Invece non ne seppi assolutamente nulla.* »

Una smentita ancora più autorevole è venuta dal professor Hermann Oberth, il pioniere dell'astronautica che fu il maestro di Werner von Braun e condirettore del programma di sviluppo delle armi segrete del Terzo Reich. Nel 1954, al Congresso di Astronautica di Innsbruck, il prof. Oberth disse testualmente: « *Verso la fine della guerra progettammo e costruimmo, prima a Praga e poi a Vienna, l'elicottero V.7. Quando la macchina s'innalzava la fiamma diventava rosso scura e molto sordida. A velocità più elevate il disco*

era ingiustificato
mento che gli arch
ti tedeschi si son
una vera miniera
geniali e rivoluzio
gamente ricalcate
gettisti alleati
guerra. Molte in
successive ci han
mato sulla maggi
quelle idee e poss
re certi che se i
lanti fossero sta
in Germania, d
questo tempo la
rebbe sicuramen
ta. Invece niente
volanti ha cont
esserci un mister
pure le vicende
ra sono riuscite
Per esattezza
dobbiamo anzi
vero mistero s
mendo proprio a
più impressiona
avvincenti.

BRUNO [illegible]

(continua)

osservato è ben di- Dopodiché, per evi- ltre reazioni dello ipo, quelle stazioni no di segnalare la

te da sembrare inverosimile. Alcuni testimoni oculari avevano infatti assistito ad uno stupefacente combattimento aereo fra un caccia tedesco di nuovo tipo e una formazione di dodici quadrimotori americani. Il caccia aveva la sagoma di una sfera e la notevole quota di volo aveva impedito di scorgere protuberanze sul tipo di ali o timoni. Sbucando da un banco di nubi più alto, il caccia giunse quasi subito a contatto con i bombardieri e li sfiorò di prua, continuando poi l'affondata per sottrarsi al fuoco delle loro armi di bordo. Ma nel passare emise alcune nuvolette di fumo azzurrognolo. Qualche secondo dopo, appena i velivoli americani attraversarono quelle nuvolette misteriose, un fragore assordante riempì il cielo. Tutta la formazione era scoppiata in volo, mentre il caccia tedesco stava risalendo nuovamente in quota.

Questo strano velivolo, il « Change Vought V.173 » progettato dall'ingegnere americano Charles Zimmermann e battezzato « Frittella Volante », è stato qualche volta spacciato come probabile progenitore dei dischi volanti. Le sue caratteristiche di volo e di funzionamento sono però ben diverse da quelle dei dischi volanti veri e propri

Le bombe al grisou tedesche

Era un disco volante il caccia in questione oppure si trattava semplicemente di un velivolo-razzo tedesco usato sperimentalmente per lanciare una di quelle micidiali bombe al grisou che la Luftwaffe aveva già sperimentato con successo contro alcune *Fortezze Volanti* americane nella zona del lago di Garda? L'interrogativo, che noi possiamo porci soltanto ora, avrebbe avuto un'esauriente risposta soltanto alla fine delle ostilità, quando gli alleati saccheggiarono gli arsenali delle nuove armi tedesche alla ricerca di tante straordinarie invenzioni di cui gli agenti segreti avevano preannunciato l'esistenza nei loro rapporti.

Circa le misteriose sfere volanti gli ufficiali inglesi erano ansiosi di indagare se fra le nuove realizzazioni zione trasportata da quei velivoli sconosciuti.

Dopo la capitolazione del Terzo Reich gli alleati fecero a gara per impadronirsi dei prototipi e dei progetti tedeschi delle nuove armi tanto decantate dalla propaganda di Goebbels. I russi da est e gli americani e gli inglesi dall'ovest, raggiunsero i laboratori di Stettino, Essen e Peenemunde. Le casseforti dei progetti furono messe sossopra ma fra tutte quelle tonnellate di carta azzurrina non un solo foglio recava la sagoma di un velivolo sferico o ad ala circolare. E i fatti degli anni seguenti l'avrebbero provato inconfutabilmente. I russi e gli occidentali non vollero mai ammettere di aver trovato materiale interessante negli archivi segreti tedeschi e le notizie che ci sono giunte hanno l'irreparabile handicap di non essere di prima mano.

Nei primi anni del dopoguerra, quando il fenomeno dei dischi volanti incominciò ad interessare la stampa di tutto il mondo, le rivelazioni sull'origine terrestre dei dischi come armi sperimentali tedesche spuntarono come i funghi e ancora oggi molte persone sono disposte ad accettarne contenente strumenti di osservazione e di teleguida. Il disco, battezzato *Fliegende Scheibe*, avrebbe raggiunto in volo verticale, in appena tre minuti, la quota di 12.400 metri, e in un successivo volo orizzontale una velocità di duemila chilometri orari. Alle prove avrebbe assistito anche il ministro degli armamenti Speer, il quale, pur esprimendo la sua soddisfazione agli inventori, disse loro che Hitler voleva che la velocità dei nuovi velivoli fosse raddoppiata.

Elicottero a 12 turboreattori

Secondo altre indiscrezioni attribuite all'ingegnere tedesco Habermohl, uno dei tecnici più in vista del gruppo che operava a Peenemunde e successivamente fatto prigioniero dai russi, il collaudo del disco sarebbe invece avvenuto già il 17 maggio 1944. La macchina a cui stavano lavorando i migliori specialisti dei laboratori di Essen, Stettino, Dortmund e Peenemunde era un elicottero discoidale denominato « *Vergeltunswaffe Sieben* » (arma di rappresaglia), conosciuto in codice abbreviato come *V.7*.

Sempre secondo Habermohl il giorno delle prime prove l'inventore avrebbe spinta saliva a 2.900 chilogrammi.

Il diametro della macchina, la cui forma veniva paragonata a quella di un disco olimpionico, era di 21 metri. In alcune prove la *V.7* avrebbe raggiunto la quota di 20.000 metri e una velocità di 2.500 chilometri all'ora. Intuendo le straordinarie possibilità di questo apparecchio, Hitler avrebbe ordinato di intraprenderne la costruzione in serie nelle officine sotterranee della Germania del sud ma il precipitare degli eventi non l'avrebbe permesso.

Cosa c'è di vero in queste dichiarazioni? Innanzitutto diciamo subito che questa ed altre affermazioni sono state smentite non soltanto dai fatti successivi ma anche da altri ufficiali tedeschi i quali avevano avuto compiti altrettanto importanti nel programma di approntamento delle nuove armi. E anche gli ufficiali italiani, che per esigenze di servizio furono a contatto dei servizi d'informazione tedeschi durante tutta la guerra, si espressero nello stesso modo. Valga per tutti la dichiarazione rilasciata a Bologna il 6 aprile 1950 a un inviato del nostro giornale dal generale di squadra aerea Ferruccio Ranza. *« Il mio grado e la natura dei miei incarichi mi informavano costantemente dei progressi delle armi segrete tedesche* — disse il generale. — *Conoscevo dettaglia-*

Una miniera di idee geniali

Era un luogo comune abbastanza affascinante e suggestivo attribuire agli inventori tedeschi tutte le realizzazioni a cui si desiderava conferire una paternità che uscisse dagli schemi poco credibili della fantascienza. Ma fino a qual punto l'ipotesi è attendibile? Il fatto, comunque, non era ingiustificato, dal momento che gli archivi segreti tedeschi si sono rivelati una vera miniera di idee geniali e rivoluzionarie, largamente ricalcate dai progettisti alleati nel dopoguerra. Molte indiscrezioni successive ci hanno informato sulla maggior parte di quelle idee e possiamo essere certi che se i dischi volanti fossero stati costruiti in Germania, dopo tutto questo tempo la notizia sarebbe sicuramente trapelata. Invece niente. Sui dischi volanti ha continuato ad esserci un mistero che neppure le vicende della guerra sono riuscite a sollevare. Per esattezza di cronaca dobbiamo anzi dire che il vero mistero stava assumendo proprio allora i toni più impressionanti e più avvincenti.

BRUNO GHIBAUDI

(continua)

Avanti! 15/4/54

I DISCHI VOLANTI DALLA LEGGENDA ALLA STORIA

Dalle V1 e V2 alle recentissime apparizioni più breve il passo che da Marte alla Terra

Dopo il fantastico episodio accaduto a Città del Messico gli interrogativi non si rivolgono agli astronomi ma ai generali

3.

Il 12 marzo la stampa e le stazioni radio di tutto il mondo (RAI compresa) diffondevano una notizia sensazionale diramata da un'agenzia statunitense: un disco volante era precipitato sul territorio messicano, forse nel corso di un tentativo di atterraggio, a pochi chilometri dalla capitale. Dal rottami era stato estratto il cadavere del pilota: un piccolo essere alto 57 centimetri, dotato di una testa smisuratamente grande rispetto al

senza che accadesse niente. Non solo nessun altro disco dimostrò velleità di atterraggio, ma addirittura non si parlò neanche più del primo. Ci fu sì qualcuno a sostenere — quasi in forma ufficiale — che le autorità messicane avevano sequestrato l'omettino dalla testa colossare per imbalsamarlo in gran segreto, ma era un tentativo addirittura puerile di mantenere intatte una curiosità e un'attenzione che tanto bene si prestavano ad «assorbire» le più fantasiose

difiche. Nel 1943, la nuova arma era pronta. La chiamarono V1. Da essa derivò poi la V2. La gittata di questi ordigni non ha mai superato gli 800 chilometri, mentre al culmine della loro traiettoria essi volano a 60 chilometri da terra.

Ma da essi cosa è stato derivato, sia nell'URSS che negli Stati Uniti? Abbiamo informazioni di valore generico, come quella secondo la quale la primitiva miscela combustibile è stata sostituita da

stra. Noi, poco prima che essa esaurisca la sua limitata autonomia, la indirizzeremo verso una JB3. Con questo veicolo, oltre che percorrere altra strada abbiamo la sensazione di avvicinarci di molto ai dischi volanti.

Gli innumeri avvistamenti segnalati fin qui, sono finiti tutti in un unico calderone, sia per quanto si riferisce alla serietà dei controlli che per quanto si rife-

bili. Infatti il moto verticale, sia dall'alto al basso che viceversa, è molto meno percepibile del moto orizzontale.

Si dirà che gli esperimenti eseguiti con questi ordigni (specie quando si cercò di far loro assumere una forma circolare e non più allungata) non furono certo positivi specie per quanto si riferisce all'autonomia. E' vero, ma è

resto del corpo. I resti del disco, benchè contorti e irreparabilmente danneggiati, avevano permesso di ricostruire in un disegno, sia pure approssimativo, lo strano veicolo interplanetario... Seguiva una descrizione, in verità alquanto generica, del disco stesso. Tale descrizione ricalcava, grosso modo, quella che era già stata formulata in sede di ipotesi dai tecnici e dalla stampa.

Come notizia era senz'altro la più sensazionale di quelle che fossero mai state divulgate da quando le cronache hanno preso il posto delle leggende. In quanto ad attendibilità, essa era esattamente equidistante dal ridicolo e dalla più straordinaria realtà. Tutto stava a vedere in qual senso gli ulteriori particolari avrebbero fatto pendere il piatto della bilancia. Si trattava soltanto di aver pazienza per altre ventiquattr'ore e forse anche meno. Invece passarono un intero giorno e un'intera notte

giornalistiche.

Il fatto di Città del Messico fu dunque relegato tra i canards giornalistici, in buona compagnia del mostro di Loch Ness e delle vittorie di Kai-seck. Tuttavia, in capo a pochi giorni, ci si accorse che una certa funzione l'aveva avuta anche quel «colpo». Esso aveva agito come un idrante sul falò degli entusiasmi extraterreni. Insomma, parafrasando London, si disse che era giunto il richiamo della terra.

Non era il caso di ritornare indietro fino ai palloni sonda e alle meteoriti, dopo il no della scienza, ma non era neanche il caso di continuare a navigare negli spazi di una problematica, anche se non impossibile, ipotesi interplanetaria. C'era una via di mezzo: Essa giunge sì, ad un certo punto, nelle zone stratosferiche, ma non proveniente da altri mondi, bensì alzandosi dalla terra. Tale strada è la traiettoria della V1 e della V2.

Da uno di questi ordigni al disco volante corre forse ancora molta strada, ma chi può dire qual tratto di essa sia già stato coperto?

Lasciati gli astronomi al loro giusto scetticismo, l'opinione pubblica si rivolse agli esperti militari. E imparò molte cose, purtroppo. Da principio quelle che appartengono alla storia passata: l'idea di un razzo bellico a combustibile liquido, anzichè a polvere pirica, fu formulata per la prima volta dal russo Zioltovski nel 1918. Dovevano tuttavia passare molti anni perchè la teoria fosse ripresa. Nel 1933 i tedeschi sperimentarono un razzo ad idrogeno e benzina che però non diede risultati molto positivi. Altri anni di studio trascorsero, durante i quali il progetto iniziale subì ben 65 mila mo-

trazione, ma abbiamo anche notizie più precise e, naturalmente, più impressionanti. Chi sa [illegible] che esistesse la JB4? Eppure è proprio a cavalcioni di questo ordigno che possiamo spingerci un po' oltre sulla strada aperta dalle V1 e dalle V2. La JB4 è mossa da un turboreattore e viene lanciata non più da piste terrestri, ma da un aereo da bombardamento — così che la sua autonomia si è notevolmente allungata — dopo che i suoi timoni sono stati regolati in modo da indirizzarla nella direzione voluta. Giù dalla JB4, saltiamo su di una JB1, se vogliamo percorrere altra strada verso una probabile soluzione del problema dei dischi volanti. Questa JB1 è anch'essa a reazione. Ha una strana forma triangolare, ad «ala volante», e una volta lanciata dal bombardiere non è schiava dell'inclinazione preventivamente data ai suoi timoni perchè essi possono essere comandati a distanza per mezzo della radio. La JB1 può così abbassarsi, alzarsi, piegare a destra o a sini-

risce alle caratteristiche degli strani oggetti, ma, purtuttavia non abbiamo dimenticato che qualcuno disse di essere pronto a giurare sulla forma «a pera». Ebbene la JB3 ha proprio la forma di un'enorme pera munita di alette direzionali dalla parte del gambo. Essa si muove sotto la spinta di un motore a reazione e viene lanciata e radiocomandata da un aeroplano.

Altro balzo, questa volta con le GB4 e le VB19. Mossi da un motore a reazione, questi ordigni dispongono di una piccola stazione televisiva trasmittente. Essi pertanto «vedono» il percorso e ne ritrasmettono il panorama alla base. Questo particolare — che spiegherebbe molte caratteristiche attribuite ai dischi volanti — unito al fatto che di queste GB4 e VB19 non si conoscono nè l'autonomia nè la forma nè, tanto meno, la velocità, favorisce l'ipotesi che far la loro conoscenza voglia dire essere introdotti, se non proprio nel covo del disco volante, almeno in quello di suoi parenti molto stretti. Tanto più che proprio le GB4 e le VB19 hanno dato l'avvio alla progettazione di «razzi giganti» che anche nell'ultima e più caratteristica «stranezza» rispecchiano i dischi volanti. La traiettoria degli ordigni progettati sarebbe lunghissima e tale enorme aumento di autonomia sarebbe dato da un volo nel corso del quale il mostro metallico uscirebbe dall'atmosfera per entrare nella stratosfera con una lunga successione di sbalzi. Non è pertanto da scartare l'ipotesi che i dischi avvistati da terra non siano altro che ordigni di questo tipo colti dagli occhi umani allo esaurimento di una parabola o all'inizio di un'altra tanto da sembrare, in qualche occasione, immo-

bero per quanto si riferisce agli esperimenti di cui si è a conoscenza. Anche il primo aeroplano fece un balzo di soli pochi metri, ma di lì a poco tempo De Lambert conduceva un aereo fondamentalmente simile a compiere ampi giri attorno alla torre Eiffel. E non molto dopo Lindberg conduceva un aeroplano a superare l'oceano.

Perchè la JB3 o qualche sua parente non dovrebbe aver trovato i suoi De Lambert ed i suoi Lindberg?

CARLO GRAFFIGNA